COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 31.1.2007
COM(2007) 18 definitivo

2007/0019 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra dovute all'uso di combustibili per i trasporti su strada, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2007) 55}
{SEC(2007) 56}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

La direttiva 98/70/CE[1] stabiliva specifiche minime per la benzina ed i combustibili diesel utilizzati per le applicazioni mobili stradali e non stradali. Tali specifiche sono state previste per motivi sanitari ed ambientali. La presente proposta di revisione della direttiva 98/70/CE permetterà di ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e di gas a effetto serra prodotte dai combustibili utilizzati nei trasporti stradali o non stradali e contribuirà all'attuazione delle strategie comunitarie sulla qualità dell'aria e sui cambiamenti climatici. Essa comporterà una riduzione delle emissioni di particelle e consentirà inoltre di utilizzare maggiori quantitativi di biocarburanti, tenendo presenti i requisiti in materia di salute e di ambiente. Consentirà inoltre di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai combustibili oggetto di regolamentazione.

Le principali ragioni che inducono a riesaminare la direttiva sono i cambiamenti verificatisi a livello di tecnologia dei combustibili e dei motori ed il maggior impiego di biocarburanti. Gli obiettivi comunitari sulla qualità dell'aria, fissati nella strategia tematica sull'inquinamento atmosferico, e la persistente necessità di risolvere il problema delle emissioni di gas serra sono altri fattori importanti che fanno ritenere necessaria una revisione della direttiva.

- **Contesto generale**

La direttiva 98/70/CE è stata modificata da ultimo dalla direttiva 2003/17/CE[2]. Tale modifica riguardava unicamente i limiti relativi al tenore di zolfo della benzina e del combustibile diesel previsti dalla direttiva. La costante evoluzione della normativa comunitaria sulle emissioni inquinanti ed il nesso esistente tra tecnologia degli autoveicoli e qualità del combustibile comportano la necessità di rivedere parallelamente la qualità dei combustibili.

La necessità di un riesame e di un'eventuale modifica è prevista all'articolo 9 della direttiva 98/70/CE. Tenendo presenti:

– gli ulteriori progressi nella riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli,

– l'evoluzione della strategia in materia di emissioni di CO_2 delle automobili,

– e lo sviluppo di combustibili alternativi,

occorre valutare se questi fattori comportano la necessità di un riesame delle specifiche relative ai carburanti. Vengono inoltre indicate altre questioni specifiche

---

1 Direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio.

2 Direttiva 2003/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 marzo 2003, che modifica la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel.

da prendere in esame. Un ampio dibattito con le parti interessate ha permesso di identificare una serie di aspetti da tener presenti nel riesame.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La direttiva 98/70/CE, modificata dalla direttiva 2003/17/CE, stabilisce le specifiche minime applicabili alla benzina e al combustibile diesel destinati alla commercializzazione nell'UE. Anche il tenore di zolfo del gasolio utilizzato per le macchine mobili non stradali rientra nell'ambito di tale direttiva.

La direttiva 1999/32/CE[3] stabilisce i limiti di zolfo per alcuni combustibili liquidi e tra l'altro fa specifico riferimento al combustibile usato dalle navi adibite alla navigazione interna.

La direttiva 93/12/CEE[4] aveva lo scopo di disciplinare il tenore di zolfo dei combustibili liquidi, ma in seguito alle modifiche apportate dalle direttive 98/70/CE e 1999/32/CE resta in vigore solo un articolo di tale direttiva.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La strategia tematica sull'inquinamento atmosferico stabilisce un certo numero di obiettivi per la riduzione di detto inquinamento nell'UE. La presente proposta è in linea con tali obiettivi in quanto, nei suoi diversi aspetti, è intesa a ridurre o almeno ad evitare l'aumento delle emissioni delle principali sostanze inquinanti.

Inoltre la presente proposta rientra nella strategia di Kyoto seguita dall'Unione europea, che si basa su un'azione convergente dei comparti dell'industria, dei trasporti, dell'energia, dell'edilizia abitativa e dell'agricoltura.

La proposta è conforme alla strategia per lo sviluppo sostenibile, in quanto la sua finalità è di ridurre o di evitare, se possibile, aumenti delle emissioni inquinanti che producono effetti negativi sull'ambiente e sulla salute e di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti. Questo obiettivo deve essere tuttavia conseguito in modo efficace in termini di costo, tenendo conto dei vantaggi per la società.

La proposta di direttiva mira anche ad agevolare il conseguimento degli obiettivi attuali e futuri della Comunità in materia di biocarburanti. In base alla strategia della Commissione sui biocarburanti[5], occorre "garantire che l'impiego dei biocarburanti non sia fonte di problemi ambientali o tecnici." Nel quadro del riesame della direttiva vengono valutate le limitazioni all'uso di biocarburanti e le modifiche che si possono apportare senza aumentare i problemi ambientali causati dal loro impiego. È inoltre riconosciuto che un ulteriore riesame dei limiti sarà reso necessario dallo sviluppo della tecnologia relativa ai biocarburanti e dall'aumento dei quantitativi prodotti.

---

[3] Direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE.

[4] Direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi.

[5] Strategia dell'UE per i biocarburanti - COM(2006) 34 dell'8.2.2006.

La proposta comporta implicazioni anche per la strategia di Lisbona e per il mercato interno. Le conseguenze delle specifiche relative ai carburanti non riguardano soltanto i fornitori di carburanti, ma anche i fabbricanti di veicoli, di macchine mobili non stradali, di componenti di carburatori e di dispositivi di scappamento. Per tali comparti, i costi possono aumentare o diminuire in funzione delle modifiche apportate alle specifiche. Le specifiche hanno inoltre ripercussioni sul costo dei carburanti e sulle dimensioni dei mercati per tali prodotti ed implicazioni a livello di consumo complessivo di energia, emissioni di gas a effetto serra e di effetti prodotti dall'inquinamento atmosferico sulla salute. Le conseguenze di eventuali variazioni dei costi sono state valutate e tenute nel debito conto; le modifiche proposte non dovrebbero pertanto aumentare i costi complessivi per la società.

La proposta rispetta i principi dell'iniziativa "legiferare meglio" in quanto prevede una semplificazione degli obblighi imposti al settore industriale, abroga una direttiva ed è coerente con le strategie adottate in materia di cambiamenti climatici, sviluppo sostenibile e biocarburanti nonché con l'obiettivo della strategia tematica sulla qualità dell'aria.

Le specifiche proposte sono state definite sulla base delle migliori tecniche disponibili, al fine di ridurre per quanto possibile le emissioni di sostanze inquinanti e di gas serra senza creare ulteriori danni ambientali. Sono stati valutati gli eventuali compromessi da raggiungere in alcuni ambiti: la riduzione del tenore di zolfo può, ad esempio, determinare un aumento delle emissioni di gas serra.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

Dato il carattere prettamente tecnico della direttiva, è stata organizzata una consultazione delle parti interessate a tutti livelli interessati nell'Unione europea. Nel corso di questa consultazione, è stata affrontata la questione della portata del riesame e le parti interessate sono state invitate ad esprimere il loro parere sui vari aspetti di tale operazione. Sono state organizzate due riunioni ed è stato fissato un termine entro il quale inviare le osservazioni scritte. La maggior parte dei partecipanti ha accettato che le loro osservazioni fossero rese pubbliche e consultabili all'indirizzo http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

La gamma di questioni affrontate dal riesame è molto ampia e pertanto non è possibile riassumere in modo esauriente le osservazioni delle parti interessate. La valutazione d'impatto riporta i principali elementi della posizione assunta dalle parti interessate su ciascun aspetto del riesame, in particolare quando le opinioni non erano concordi. In tali casi la Commissione ha cercato di seguire l'approccio più credibile, riconoscendo le incertezze ed evitando il rischio di conseguenze negative per l'ambiente e per la salute.

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

Il riesame riguarda questioni legate soprattutto all'inquinamento atmosferico, alla tecnologia della combustione e dei motori, alla raffinazione del petrolio, alla tecnologia dei biocarburanti e alle emissioni di gas serra.

Metodologia applicata

Il riesame della direttiva concernente la qualità dei combustibili copre una vasta gamma di questioni e coinvolge numerosi comparti industriali. Molti aspetti e problemi trattati dalla direttiva sono estremamente tecnici.

Per tale motivo, la Commissione si è rivolta ad organismi dotati delle necessarie competenze. L'esercizio è stato realizzato grazie al contributo del Centro comune di ricerca (CCR), alla consultazione strutturata delle parti interessate, al dialogo e alle riunioni con singole parti interessate o con gruppi di parti interessate.

Con il sostegno di varie parti interessate, il CCR ha intrapreso lavori scientifici in alcuni settori tecnici sottoposti a riesame. Durante le riunioni tenutesi con le parti interessate, il CCR ha illustrato i progressi compiuti e risposto a domande ed osservazioni. Il parere definitivo del CCR è stato trasmesso alla Commissione il 28 febbraio 2006.

Principali organismi/esperti consultati

All'attività sperimentale condotta dal CCR hanno partecipato anche il Consiglio europeo di ricerca e sviluppo nel settore automobilistico (EUCAR) e l'Organizzazione europea delle società petrolifere per la protezione dell'ambiente e della salute (CONCAWE). Numerose parti interessate hanno inviato contributi, che sono riportati in dettaglio nell'allegato 1 della valutazione d'impatto.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Per numerose questioni affrontate nel quadro del riesame, i punti di disaccordo a livello di conclusioni sono stati assai limitati o addirittura inesistenti. Ciò vale per i parchi di autoveicoli vincolati, la data limite per la fissazione del tasso di zolfo a 10 ppm nei combustibili diesel, il riesame della direttiva 1999/96/CE, il riesame della politica relativa alle emissioni di CO_2 delle automobili e il riesame della direttiva 1999/30/CE.

In alcuni settori, gli interessi di un particolare settore industriale sostengono una determinata posizione, come avviene per il tenore massimo di estere metilico di acidi grassi (FAME) nel combustibile diesel, le specifiche relative al combustibile diesel destinato ai trasporti non stradali, la densità del combustibile diesel, il tenore di composti ossigenati della benzina e la tensione di vapore della benzina.

Su un certo numero di altri temi i diversi comparti - perlopiù quello dell'industria automobilistica e quello dell'industria petrolifera - hanno pareri totalmente diversi. I pareri divergono in particolare per quanto riguarda la World Wide Fuel Charter, gli idrocarburi poliaromatici, i detergenti e gli additivi metallici. I punti di disaccordo

riguardano l'impatto degli additivi metallici sui sistemi di controllo delle emissioni nonché i limiti stabiliti per l'etanolo e la tensione di vapore.

Secondo alcuni comparti industriali, gli additivi metallici aumenterebbero i rischi di danni ai sistemi di controllo dello scarico ma ciò i fabbricanti di additivi contestano tali affermazioni. Fino ad oggi, non è stato possibile stabilire un metodo di prova che permetta di verificare se tali additivi causino effettivamente danni.

L'impiego di etanolo miscelato a benzina può comportare un aumento delle emissioni di inquinanti precursori dell'ozono troposferico. Le miscele con un tenore di etanolo più elevato presentano problemi di compatibilità con alcuni veicoli. L'utilizzazione di etanolo e di altri biocarburanti consente di ridurre le emissioni dei gas serra prodotte durante il ciclo di vita dai carburanti utilizzati nei trasporti su strada. La valutazione di tutti questi effetti è contestata, in particolare dal comparto dei fornitori di etanolo.

Alcuni settori, ad esempio i produttori di veicoli e l'industria petrolifera, hanno sottolineato l'esistenza di rischi potenzialmente gravi con conseguenze irreversibili, tra cui i danni ai veicoli e l'aumento delle emissioni di sostanze inquinanti nonché delle emissioni di gas a effetto serra.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Come indicato in precedenza, le osservazioni delle parti interessate sui vari aspetti del riesame sono state pubblicate su Internet, tranne quando è stato chiesto di mantenere la riservatezza.

- **Valutazione dell'impatto**

La Commissione ha effettuato la valutazione d'impatto prevista dal programma di lavoro. La relazione è disponibile con il numero di documento SEC(2007) 55. La valutazione dell'impatto ha preso in esame i seguenti sedici punti:

a) opportunità di sostituire le specifiche relative ai combustibili previste dalla direttiva con quelle figuranti nella World Wide Fuel Charter proposta dall'industria automobilistica;

b) in assenza di un limite, opportunità di introdurre nella direttiva un limite massimo con riguardo al tenore di estere metilico di acidi grassi o FAME (biodiesel) nei combustibili diesel. Ciò limiterebbe il quantitativo di FAME che può essere aggiunto alla miscela;

c) eventuali vantaggi ambientali derivanti dall'introduzione nella direttiva di specifiche minime per il GPL, il gas naturale ed i biocarburanti;

d) eventuali vantaggi ambientali derivanti dalla definizione di specifiche per i soli combustibili utilizzati dai parchi di autoveicoli vincolati;

e) data limite da stabilire per il raggiungimento di un tenore massimo di zolfo di 10 ppm nel combustibile diesel. Tale livello di zolfo è necessario per migliorare il funzionamento delle tecnologie di controllo delle emissioni inquinanti;

f) opportunità di modificare l'uno o l'altro parametro a seguito del riesame della direttiva 1999/96/CE[6], per garantire l'adeguato funzionamento dei veicoli che rispettano specifiche più rigorose in materia di emissioni;

g) opportunità di modificare eventuali parametri a seguito del riesame degli accordi volontari sulle emissioni di CO_2 degli autoveicoli, per consentire alle industrie automobilistiche di rispettare gli impegni assunti;

h) eventuali modifiche dei parametri relativi ai combustibili necessarie in seguito alla revisione della direttiva 1999/30/CE[7], per raggiungere i valori limite di qualità dell'aria;

i) opportunità di modificare il tenore massimo di idrocarburi poliaromatici (attualmente stabilito all'11%) nel combustibile diesel, per contenere le emissioni inquinanti degli autoveicoli;

j) opportunità di modificare le specifiche riguardanti il gasolio utilizzato per le macchine mobili non stradali, al fine di consentire l'introduzione di macchine che rispettino i nuovi limiti di emissione;

k) opportunità di modificare la direttiva, in considerazione dei vantaggi ambientali che potrebbe comportare un uso più diffuso dei detergenti nei combustibili;

l) opportunità di modificare la direttiva per quanto riguarda l'eventuale uso di additivi metallici nei combustibili, in quanto gli effetti di questi prodotti su autoveicoli ed emissioni non sono chiari;

m) opportunità di modificare la densità massima del combustibile diesel, al fine di permetterne la miscelazione con il FAME (biodiesel) che ha una densità superiore;

n) eventuale modifica dei limiti massimi degli ossigenati nella benzina, in considerazione dell'opportunità di promuovere l'uso dei biocarburanti;

o) necessità di modificare il limite massimo stabilito per la tensione di vapore della benzina, in considerazione dell'opportunità di promuovere l'uso dei biocarburanti, dato che una variazione della tensione di vapore potrebbe comportare un aumento delle emissioni di composti organici volatili;

p) opportunità di modificare la direttiva per tener conto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte nel ciclo di vita dei combustibili e fornire in tal modo un incentivo neutro sul piano tecnologico per la riduzione dei livelli di carbonio

---

6 Direttiva 1999/96/CE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli e che modifica la direttiva 88/77/CEE del Consiglio e la conferma dello standard obbligatorio per le emissioni di NOx dei motori dei veicoli pesanti.

7 Direttiva 1999/30/CE del Consiglio concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo.

nei combustibili da trasporto nonché per lo sviluppo di biocarburanti nuovi e più efficaci.

Le opzioni prese in esame sono diverse per ciascun ambito. Per i punti sollevati nelle lettere (f) e (g), l'inazione è l'unica scelta possibile. Per tutti gli altri ambiti l'inazione è una delle ipotesi considerate, unitamente a una gamma di alternative che va da 1 a 6. Tra queste ultime figurano l'iniziativa volontaria di uno o più comparti industriali, l'introduzione di limiti più rigorosi nelle specifiche vigenti o l'introduzione di nuovi elementi nella direttiva.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

Per la maggior parte delle questioni esaminate, si è giunti alla conclusione che l'inazione fosse l'opzione preferibile. In alcuni ambiti, una modifica della direttiva comporterebbe una riduzione delle emissioni inquinanti e delle emissioni di gas serra nonché minori costi complessivi. Di seguito sono illustrate le principali modifiche proposte.

1) Conferma del 2009 come scadenza per rendere obbligatorio un tenore massimo di zolfo nel combustibile diesel pari a 10 ppm. Ciò porterà ad una riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare delle particelle primarie, faciliterà l'introduzione di sistemi di controllo per altre sostanze inquinanti e darà certezza ai settori industriali.

2) Il tenore massimo di idrocarburi poliaromatici nel combustibile diesel sarà portato all'8% a decorrere dal 2009. Ne potrebbe conseguire una riduzione delle emissioni di particelle e di idrocarburi poliaromatici; il livello e la data sono stati tuttavia scelti per garantire che i cambiamenti previsti non diano luogo a costi.

3) Il tenore massimo di zolfo nel gasolio destinato alle macchine non stradali sarà portato da 1000 ppm a 10 ppm per usi su strada e da 1000 ppm a 300 ppm per le vie navigabili interne. La modifica relativa ai mezzi terrestri permette di introdurre motori e sistemi di controllo delle emissioni più avanzati e di diminuire le emissioni di particelle per i mezzi attuali. La modifica relativa alle vie navigabili interne garantisce che con il funzionamento di tali motori non si superino i previsti livelli omologati di emissioni inquinanti.

4) Allo scopo di utilizzare nella benzina un quantitativo superiore di biocarburanti, è stata definita un miscela specifica, con un maggior tenore di composti ossigenati (inclusa una percentuale di etanolo fino al 10%). Per lo stesso motivo il limite di tensione del vapore è aumentato per la benzina miscelata con l'etanolo. Tutte le miscele disponibili sul mercato recheranno una etichettatura chiara. Queste modifiche consentiranno lo sviluppo del mercato dei biocarburanti, evitando nel contempo eventuali rischi di danni agli autoveicoli esistenti. L'aumento delle emissioni di composti organici volatili sarà controllato raccogliendo le emissioni di tutti i combustibili nelle stazioni di servizio. La Commissione presenterà, nel 2007, una proposta relativa

all'introduzione obbligatoria di un sistema di recupero del vapore nelle stazioni di servizio.

5) L'obbligo di sorvegliare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita sarà introdotto a partire da 2009. A decorrere dal 2011, occorrerà ridurre ogni anno queste emissioni dell'1%. Il settore dei combustibili contribuirà così al raggiungimento degli obiettivi comunitari per la riduzione dei gas a effetto serra sul lungo termine ed alle iniziative parallele per migliorare l'efficienza degli autoveicoli in termini di consumi. Verranno inoltre incentivate la produzione di combustibili a basso tenore di carbonio e altre misure intese a ridurre le emissioni a partire dalla catena di produzione.

6) La tensione massima di vapore per le miscele contenenti etanolo è stata modificata per consentire lo sviluppo della nascente industria dei biocarburanti. Tuttavia, poiché è possibile elaborare una benzina di base che unisce ad un tenore di biocarburanti e di etanolo più elevato una tensione di vapore più bassa, le compagnie petrolifere sono state invitate a produrre tali miscele anche in Europa. Il limite di tensione di vapore potrebbe essere riconsiderato non appena questa benzina di base con un'inferiore tensione di vapore sarà disponibile in quantitativi sufficienti.

Inoltre, la proposta di direttiva chiarisce le modalità per l'eventuale ricorso alla deroga al limite di tensione di vapore in condizioni climatiche artiche o inverni rigidi, allo scopo di evitare interpretazioni erronee e rafforzare la certezza del diritto, ed introduce una nuova clausola di riesame. La direttiva proposta aggiorna inoltre la direttiva 98/70/CE, modificandola al fine di eliminare gli elementi superflui.

- **Base giuridica**

La presente proposta di direttiva ha una doppia base giuridica (l'articolo 95 e l'articolo 175) in quanto modifica un atto e ne abroga un altro, entrambi basati sull'articolo 95 (ex articolo 100a), ed inoltre modifica un terzo atto, basato sull'articolo 175 (ex articolo 130s).

- **Principio di sussidiarietà**

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri, in quanto esiste un mercato comunitario dei veicoli stradali e la qualità del combustibile disponibile è un elemento importante del buon funzionamento di tali veicoli. Un'iniziativa condotta dai soli Stati membri significherebbe *ipso facto* la fine del mercato unico per i combustibili utilizzati nei trasporti su strada, dato che le specifiche applicabili non sarebbero più uniformi. Essa risulterebbe pertanto pregiudizievole tanto sul piano economico quanto a livello di sicurezza dell'approvvigionamento energetico, poiché il mercato di ogni Stato membro sarebbe vincolato ad un approvvigionamento conforme alle specifiche da esso previste e ciò impedirebbe gli scambi tra Stati membri in caso di turbative del mercato.

I benefici conseguiti con la riduzione dei danni all'ambiente e alla salute che l'uso dei combustibili per i trasporti su strada comporta saranno maggiori e di costo inferiore se le specifiche in materia sono armonizzate a livello di Unione europea. Gli

inquinanti atmosferici sono trasportati da un paese all'altro e per questo è auspicabile intervenire in modo concertato per abbattere le emissioni in tutta la Comunità.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi illustrati qui di seguito.

La proposta è presentata sotto forma di una direttiva che stabilisce le specifiche minime relative ai combustibili, allo scopo di tutelare l'ambiente e la salute umana. Altri aspetti tecnici di tali specifiche non sono affrontati nell'ambito della direttiva ma dovranno essere disciplinati da norme europee, conformemente ai principi del "Legiferare meglio".

La proposta non comporta alcun onere finanziario o amministrativo supplementare per la Comunità e neppure per i governi nazionali, regionali o locali. Gli obblighi che tali istituzioni devono adempiere restano invariati rispetto a quelli previsti dalla direttiva attualmente in vigore.

In fase di elaborazione delle proposte è stata effettuata un'analisi dei costi e dei benefici, illustrata dettagliatamente nella valutazione d'impatto. Le azioni proposte sono state scelte in modo da assicurare benefici superiori ai costi. Sono stati pertanto limitati nella misura del possibile i costi complessivi per gli operatori economici e i cittadini.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero opportuni in quanto al fine di eliminare le incertezze la qualità dei combustibili deve essere disciplinata da una normativa vincolante. Ne consegue che non esistono alternative alla scelta tra una direttiva o un regolamento. Poiché occorre controllare soltanto le specifiche definitive concernenti i combustibili, e non il modo in cui il rispetto di tali specifiche è garantito, un regolamento sarebbe inutilmente vincolante.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Semplificazione**

La proposta prevede una semplificazione della legislazione mediante la modifica di due direttive esistenti (direttive 98/70/CE e 1999/32/CE[8]). Le direttive così semplificate sono più brevi e più chiare, non si sovrappongono più e lasciano meno spazio all'incertezza giuridica.

- **Abrogazione di disposizioni vigenti**

La proposta prevede l'abrogazione di una direttiva in vigore che risulta superflua (93/12/CEE[9]).

- **Riesame/revisione/termine dell'efficacia**

La proposta prevede una norma di riesame.

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva, nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE e va pertanto esteso allo Spazio economico europeo.

6. DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI

Articolo 1

Punto 1. Modifica dell'articolo 2, a cui è aggiunto un nuovo paragrafo 5 che definisce in modo più chiaro il significato di condizioni climatiche artiche o rigide.

Punto 2. Modifica dell'articolo 3. Al paragrafo 2, le lettere (a) e (b) sono soppresse in quanto superflue. Il testo della lettera c) è modificato al fine di autorizzare la commercializzazione della benzina conforme all'allegato V.

Sostituzione del paragrafo 3 per prevedere l'obbligo di etichettatura per tutti i combustibili che rispondono alle specifiche stabilite nell'allegato III e nell'allegato V.

Soppressione dei paragrafi 4, 5 e 6 in quanto superflui, dato che eventuali deroghe applicabili sarebbero scadute nel 2003, 2005 o 2007.

Sostituzione del paragrafo 7 per definire il tenore massimo di piombo dei piccoli quantitativi di benzina contenente piombo che gli Stati membri potrebbero continuare a permettere.

Punto 3. Modifica dell'articolo 4. Al paragrafo 1, le lettere a) e b) sono soppresse in quanto superflue. Il testo della lettera e) è sostituito, al fine di confermare che la data

---

8 Vedere precedenti note 1 e 3.

9 Vedere precedente nota 4.

del 1° gennaio 2009 è quella in cui tutti i combustibili diesel dovranno contenere un tenore di zolfo non superiore a 10 mg/kg.

Soppressione dei paragrafi 2 e 3 in quanto superflui, dato che le eventuali deroghe sarebbero scadute nel 2003 e nel 2007. Il paragrafo 4 è soppresso, in quanto la procedura concernente le deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 non è più necessaria.

Sostituzione del paragrafo 5, al fine di prevedere specifiche più rigorose in materia di zolfo nel gasolio utilizzato per le macchine mobili non stradali.

Inserimento del paragrafo 6 per introdurre un limite più rigoroso per il tenore ammissibile di zolfo nel gasoli destinati alle navi adibite alla navigazione interna a decorrere dal 31 dicembre 2009. Una nuova restrizione entrerà in vigore il 31 dicembre 2011 al più tardi.

Punto 4. Modifica del titolo ed inserimento di un nuovo paragrafo all'articolo 6, inteso a stabilire l'obbligo di chiedere l'accordo della Commissione per lo Stato membro che intenda avvalersi della deroga relativa alla tensione di vapore nel periodo estivo in condizioni climatiche artiche o rigide.

Punto 5. Inserimento di due nuovi articoli. Il primo articolo prevede che gli Stati membri devono imporre ai fornitori di combustibile l'obbligo di comunicare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dai combustibili che essi forniscono. Le modalità relative al meccanismo di comunicazione saranno definite in modo coordinato con le disposizioni della direttiva 2003/30/CE. Un'altra disposizione che entrerà in vigore in una data successiva prevede una riduzione delle emissioni comunicate.

Il secondo articolo dispone che la Commissione adotti, conformemente alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2, le misure necessarie per modificare le specifiche relative alla miscelazione di etanolo nella benzina, in particolare per quanto concerne la tensione del vapore.

Punto 6. Inserimento di un nuovo articolo inteso a chiedere alla Commissione di continuare a sviluppare un metodo di prova adeguato per l'uso di additivi metallici nei combustibili.

Punto 7. Sostituzione dell'articolo originale concernente le relazioni che la Commissione deve presentare ad intervalli regolari. La prima relazione è prevista per il 31 dicembre 2012, le altre devono essere trasmesse con scadenza triennale. Queste relazioni devono essere eventualmente accompagnate da proposte. L'articolo precisa quali elementi, tra gli altri, devono essere presi in esame in tali relazioni.

Punto 8. Sostituzione dell'originale articolo 11 (quale elencato nell'allegato III, punto 80, del regolamento (CE) n. 1882/2003[10]) al fine di fare riferimento alla procedura di regolamentazione con controllo.

Punto 9. Soppressione dell'articolo 14 che risulta superfluo.

---

[10] GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1.

Punto 10. Soppressione dell'allegato I della direttiva 98/70/CE in quanto superfluo.

Punto 11. Soppressione dell'allegato II della direttiva 98/70/CE in quanto superfluo.

Punto 12. Nell'allegato III, aumento del limite massimo di tensione del vapore per le miscele di etanolo.

Punto 13. Nell'allegato IV il tenore massimo consentito di idrocarburi poliaromatici nel combustibile diesel è portato all'8% e la nota 3 è modificata in seguito alla conferma del 1° gennaio 2009 come data in cui tutti i combustibili diesel devono avere un tenore di zolfo non superiore a 10 mg/kg.

Punto 14. Inserimento di un nuovo allegato V che prevede le specifiche per la benzina contenente fino al 10% di etanolo, tra cui un aumento del tenore massimo di ossigenati ed un tenore complessivo di ossigenati del 3,7%.

Punto 15. Inserimento di un nuovo allegato VI che prevede il livello di aumento di tensione del vapore consentito per diverse miscele di etanolo.

Articolo 2

La direttiva 1999/32/CE fa riferimento al combustibile che deve essere utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna. Le modifiche previste dalla presente proposta riguardo alla specifica del combustibile per tali navi comportano pertanto una modifica anche di tale direttiva.

Articolo 3

Precedenti modifiche alla direttiva 93/12/CEE, apportate dalle direttive 98/70/CE e 1999/32/CE, hanno lasciato in vigore soltanto un paragrafo dell'articolo 2 di tale direttiva. Poiché questo risulta superfluo, tale direttiva è abrogata.

Articolo 4

La data di recepimento è fissata al 31 dicembre 2008 al più tardi.

2007/0019 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l' introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra dovute all'uso di combustibili per i trasporti su strada, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95 e l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione[11],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[12],

visto il parere del Comitato delle regioni[13],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[14],

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998 relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio[15] stabilisce specifiche minime per la benzina ed i combustibili diesel destinati ai trasporti stradali e non stradali per motivi sanitari ed ambientali.

(2) La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo intitolata "Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico"[16] ha stabilito alcuni obiettivi in materia di riduzione delle emissioni inquinanti entro il 2020. Tali obiettivi sono il

---

11 GU C […] del […], pag. […].
12 GU C […] del […], pag. […].
13 GU C […] del […], pag. […].
14 GU C […] del […], pag. […].
15 Direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81).
16 Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo. Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico, COM(2005) 446.

risultato di un'analisi approfondita dei costi e dei benefici e prevedono segnatamente una riduzione dell'82% per le emissioni di SO_2, del 60% per le emissioni di NOx, del 51% per le emissioni di composti organici volatili (COV) e del 59% per le emissioni di $PM_{2,5}$ primarie rispetto ai livelli registrati nel 2000. È opportuno che le conseguenze delle modifiche apportate alla direttiva 98/70/CE con riguardo alle emissioni di COV nelle stazioni di rifornimento siano tenute presenti nelle future disposizioni legislative.

(3) Nell'ambito del protocollo di Kyoto, la Comunità si è impegnata a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stabiliti per il periodo 2008-2012. I trasporti stradali sono attualmente responsabili del 20% circa di queste emissioni. La Comunità sta valutando quale livello di riduzione dei gas a effetto serra, che vada oltre gli impegni previsti dal protocollo di Kyoto, occorra conseguire. Per il raggiungimento dei futuri obiettivi sarà necessario il contributo di tutti i settori.

(4) Un aspetto delle emissioni di gas a effetto serra provocate dai trasporti è stato affrontato con la politica comunitaria sulle emissioni di CO_2 delle automobili. I carburanti utilizzati nel settore dei trasporti su strada contribuiscono in modo significativo alle emissioni globali di gas a effetto serra della Comunità. Il controllo e la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte nel ciclo di vita dei combustibili possono aiutare la Comunità a raggiungere gli obiettivi di riduzione di tali gas tramite la "decarbonizzazione" dei combustibili da trasporto.

(5) La Comunità ha già adottato normative intese a limitare le emissioni inquinanti prodotte dagli autoveicoli leggeri e pesanti. Un fattore che può facilitare il raggiungimento dei limiti stabiliti per tali emissioni è costituito dalle specifiche relative ai combustibili.

(6) La direttiva 2003/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 maggio 2003, sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti[17], ha lo scopo di promuovere l'uso dei biocarburanti all'interno della Comunità. La strategia comunitaria relativa a tali combustibili è stata ulteriormente elaborata nella comunicazione della Commissione del 2006 “Strategia dell’UE per i biocarburanti”[18]. Nella comunicazione è chiaramente indicato che, se è opportuno sviluppare ulteriormente i biocarburanti e la relativa tecnologia, la crescita dei biocarburanti non deve comportare un aumento dei danni all'ambiente ed inoltre che occorre evitare maggiormente l’emissione di gas a effetto serra. La comunicazione riconosce inoltre l'opportunità di incoraggiare lo sviluppo delle tecnologie in materia di biocarburanti.

(7) La direttiva 98/70/CE collega la concessione di una deroga per la tensione massima di vapore della benzina nel periodo estivo all'esistenza di condizioni climatiche artiche o rigide. Poiché l'applicazione di tali disposizioni ha dato luogo ad una situazione di incertezza giuridica, occorre chiarire le condizioni che disciplinano l'uso di detta deroga.

---

17 GU L del 17.5.2003, pag 42.

18 Strategia dell’UE per i biocarburanti - COM(2006) 34 def. dell'8.2.2006.

(8) La direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali[19], stabilisce i limiti per le emissioni dei motori utilizzati in tali macchine. Per queste devono essere previsti combustibili che permettono un buon funzionamento dei motori.

(9) Il 20% circa delle emissioni di gas a effetto serra della Comunità è prodotto dalla combustione dei carburanti utilizzati nei trasporti su strada. Una possibile soluzione per diminuire tali emissioni è rappresentata dall'abbattimento delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili, che può essere conseguito in vari modi. Tenendo presenti l'intento della Comunità di ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra e il ruolo importante che hanno le emissioni prodotte dai trasporti su strada, occorre elaborare un meccanismo che prescriva ai fornitori di combustibile di indicare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili da essi forniti e di ridurre tali emissioni di una determinata quota annua a partire dal 2010. Poiché tra gli effetti della presente direttiva vi sarà una maggiore possibilità di utilizzare i biocarburanti, il meccanismo che prevede la dichiarazione e la riduzione dei gas ad effetto serra sarà sviluppato in modo coordinato con le disposizioni della direttiva 2003/30/CE.

(10) Dato che numerosi settori imprenditoriali intervengono nella fornitura dei diversi combustibili che permetteranno di diminuire il tenore di carbonio dei carburanti per i trasporti, si procederà ad un'estesa consultazione delle parti interessate in conformità con le disposizioni della direttiva 2003/30/CE.

(11) La Commissione ha stabilito l'obiettivo di raggiungere entro il 2020 una quota di biocarburanti che rappresenti il 10% almeno dei carburanti destinati ai trasporti. I continui progressi tecnologici registrati a livello di industria automobilistica e di tecnologie per i carburanti nonché la costante aspirazione a garantire un livello ottimale di protezione dell'ambiente e della salute richiedono un riesame periodico delle specifiche per i carburanti, basato su ulteriori studi ed analisi dell'impatto che additivi e componenti dei biocarburanti hanno sulle emissioni inquinanti. Occorre pertanto prevedere la regolare elaborazione di relazioni sulla possibilità di agevolare la "decarbonizzazione" dei combustibili per i trasporti.

(12) L'uso di detergenti può contribuire a mantenere puliti i motori e quindi a ridurre le emissioni inquinanti. Attualmente non esistono test soddisfacenti per provare le loro proprietà detergenti su campioni di combustibili. Spetta pertanto ai fornitori di combustibili e veicoli informare i loro clienti sui vantaggi presentati dall'uso di detergenti. Tuttavia la Commissione deve valutare i futuri sviluppi in materia, per stabilire se sia possibile adottare un migliore approccio al fine di ottimizzare l'uso ed i benefici di tali prodotti.

---

[19] Direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali, GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1, modificata dalla direttiva 2004/26/CE, GU L 146 del 30.4.2004, pag. 1.

(13) È opportuno riesaminare sulla base dell'esperienza acquisita con l'applicazione della direttiva 98/70/CE i particolari relativi alla miscelazione di etanolo nella benzina, segnatamente i valori limite della tensione di vapore ed eventuali alternative per evitare che le miscele di etanolo superino valori accettabili di tensione di vapore.

(14) La miscelazione di etanolo nella benzina aumenta la tensione di vapore del combustibile così ottenuto, mentre per limitare le emissioni inquinanti la tensione di vapore per le miscele di benzina deve essere controllata.

(15) La miscelazione di etanolo nella benzina modifica in modo non lineare la tensione di vapore della miscela combustibile così elaborata. Per garantire che nel combustibile ottenuto mescolando due miscele consentite di etanolo e di benzina la tensione di vapore resti entro i limiti legali stabiliti, occorre definire il superamento della tensione di vapore consentito per tali miscele in modo che corrisponda all'aumento reale di tensione di vapore dovuto all'aggiunta di una data percentuale di etanolo alla benzina.

(16) Per incoraggiare l'uso di combustibili a basso tenore di carbonio, rispettando nel contempo gli obiettivi stabiliti per l'inquinamento atmosferico, sarebbe opportuno che il settore della raffinazione renda disponibili i quantitativi necessari di benzina a bassa pressione di vapore. Poiché per il momento questo non avviene, il limite di tensione di vapore per le miscele di etanolo è stato aumentato per consentire lo sviluppo del mercato dei combustibili biologici.

(17) La direttiva 98/70/CE prevede che certe misure debbano essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[20].

(18) La decisione 1999/468/CE è stata modificata dalla decisione 2006/512/CE, che istituisce la procedura di regolamentazione con controllo per le misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali di un atto di base adottato secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, anche sopprimendo alcuni di questi elementi o completando l'atto con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali.

(19) Nel quadro dell'istituzione di un nuovo meccanismo per il controllo delle emissioni di gas a effetto serra, è opportuno conferire alla Commissione la facoltà di stabilire il metodo da utilizzare per le relazioni sulle emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili destinati al trasporto su strada e alle macchine mobili non stradali. Dato che tali disposizioni, come pure quelle relative all'adeguamento dei metodi analitici autorizzati di cui all'articolo 10 della direttiva 98/70/CE, hanno portata generale e sono intese a completare la presente direttiva con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, è opportuno che siano adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5bis della decisione 1999/468/CE.

(20) La direttiva 98/70/CE prevede per i combustibili una serie di specifiche, parte delle quali è ora superflua. Essa reca inoltre una serie di deroghe ormai scadute. Per motivi di chiarezza è dunque opportuno sopprimere questi elementi.

---

[20] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

(21) Le tecnologie in materia di biocarburante stanno evolvendo. Occorrono ulteriori ricerche su tutti le possibili tecniche di conversione della biomassa in combustibile per i trasporti. È dunque opportuno adottare un approccio equilibrato verso i limiti fissati nella direttiva al fine di aumentare, eventualmente, l'uso di diversi biocarburanti, tra cui il metanolo, l'etanolo, gli alcoli superiori, gli eteri ed altri ossigenati.

(22) La direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE[21] stabilisce alcuni principi per l'uso di combustibile nei trasporti sulle vie navigabili interne. Occorre precisare l'ambito di applicazione di tale direttiva rispetto a quello della direttiva 98/70/CE. Entrambe limitano il tenore di zolfo nel gasolio utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna. Per motivi di chiarezza e di certezza giuridica è opportuno modificare dette direttive in modo che tale limite sia stabilito da un solo testo legislativo.

(23) Occorre pertanto modificare di conseguenza le direttive 98/70/CE e 99/32/CE.

(24) La direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi[22] è stata col tempo notevolmente modificata e di conseguenza non contiene più elementi essenziali. È pertanto necessario abrogarla.

(25) Poiché gli obiettivi di garantire un mercato unico per i combustibili destinati ai trasporti stradali e alle macchine mobili non stradali e di assicurare il rispetto dei livelli minimi di protezione dell'ambiente previsti per l'uso di tali combustibili non possono essere adeguatamente realizzati dagli Stati membri e possono pertanto essere conseguiti con maggiore efficacia a livello comunitario, assicurando un mercato unico per detti combustibili e favorendo la creazione di tale mercato per i veicoli e le macchine che li utilizzano, la Comunità può adottare misure conformi al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto necessario per raggiungere tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche alla direttiva 98/70/CE

La direttiva 98/70/CE è modificata come segue:

1. All'articolo 2, primo comma, è aggiunto il seguente punto 5:

   "5) 'condizioni climatiche artiche o inverni rigidi': temperature medie invernali nella regione o nello Stato membro interessati inferiori alla media registrata nella Comunità durante il periodo che va da ottobre ad aprile."

2. L'articolo 3 è così modificato:

---

[21] Direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE (GU L 121 dell'11.5.1999, pag. 13).

[22] GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81. Direttiva modificata dalla direttiva 1999/32/CE.

(a) Al paragrafo 2, le lettere a) e b) sono soppresse.

(b) Al paragrafo 2, lettera c), le parole "o all'allegato V" sono aggiunte alla fine della frase.

(c) Il testo del paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Il combustibile conforme alle specifiche di cui all'allegato III deve essere contrassegnato dalla scritta "Benzina a basso tenore di biocarburanti" nella(e) lingua(e) nazionale(i).

Il combustibile conforme alle specifiche di cui all'allegato V deve essere contrassegnato dalla scritta "Benzina ad elevato tenore di biocarburanti" nella(e) lingua(e) nazionale(i)."

(c) Il testo dei paragrafi 4, 5 e 6 è soppresso.

(d) Il testo del paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

"7. Fatto salvo il disposto del paragrafo 1, gli Stati membri possono continuare ad autorizzare la commercializzazione di piccoli quantitativi di benzina, fino ad un massimo dello 0,5 % delle vendite totali, con un tenore di piombo non superiore a 0,15 g/l da utilizzare per vecchi autoveicoli con determinate caratteristiche e da distribuire tramite particolari gruppi d'interesse."

3. L'articolo 4 è così modificato:

(a) Il testo del paragrafo 1 è così modificato:

i. Le lettere a) e b) sono soppresse.

ii. Alla lettera d), il testo "Fatte salve le disposizioni della lettera c)," è soppresso.

iii. Il testo della lettera e) è sostituito dal seguente:

"e) Gli Stati membri provvedono affinché al più tardi a decorrere dal 31 dicembre 2008 sul loro territorio venga commercializzato soltanto combustibile diesel conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato IV."

(b) Il testo dei paragrafi 2, 3 e 4 è soppresso.

(c) Il testo del paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Gli Stati membri provvedono affinché i gasoli destinati a macchine mobili non stradali ed ai trattori agricoli e forestali, commercializzati sul loro territorio a decorrere dal 1° gennaio 2008, abbiano un tenore di zolfo inferiore a 1000 mg/kg. Al più tardi a decorrere dal 31 dicembre 2009 il tenore massimo di zolfo ammissibile per i gasoli destinati alle macchine mobili non stradali ed ai trattori agricoli e forestali, escluse le navi adibite alla navigazione interna, è di 10 mg/kg."

(d) È aggiunto il seguente paragrafo 6:

"6. Gli Stati membri verificano che entro il 31 dicembre 2009 il tenore massimo di zolfo ammissibile per i gasoli destinati ad essere utilizzati da navi adibite alla navigazione interna sia stabilito a 300 mg/kg. Essi provvedono affinché entro il 31 dicembre 2011 tale tenore sia portato a 10 mg/kg."

4. L'articolo 6 è modificato nel seguente modo.

(a) Il titolo è sostituito dal seguente "Commercializzazione di combustibili conformi a specifiche ecologiche più severe ed a una tensione di vapore superiore".

(b) È inserito il seguente paragrafo 1bis:

"1bis. In deroga alle disposizioni dell'allegato III, uno Stato membro può adottare misure intese a garantire che sull'intero territorio nazionale o in sue zone specifiche, in cui le temperature invernali medie sono estremamente rigide, sia ammessa una tensione di vapore superiore a quella indicata come massima per il periodo estivo nell'allegato III, nota 5, e nell'allegato V, nota 4."

(c) Nel paragrafo 2, il termine "paragrafo 1" è sostituito da "paragrafo 1 o 1bis".

5. Sono inseriti i seguenti articoli 7bis e 7ter:

"Articolo 7bis
Riduzioni delle emissioni di gas ad effetto serra

1. A decorrere dal 1° gennaio 2009, gli Stati membri prescrivono ai fornitori di combustibili commercializzati per i trasporti su strada e le macchine mobili non stradali, di controllare e di comunicare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita di tali combustibili.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2011, gli Stati membri prescrivono ai fornitori dei combustibili commercializzati per essere utilizzati nei trasporti stradali e nelle macchine mobili non stradali di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di tali combustibili. Per ciascun anno civile fino al 2020 incluso, le emissioni devono essere ridotte di un ulteriore 1% rispetto a quelle del 2010. Il livello delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia comunicato nel 2020 non deve essere superiore al 90% del livello comunicato nel 2010.

3. Le misure necessarie per l'attuazione di un meccanismo di sorveglianza, comunicazione e verifica delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili, basate su una precisa definizione degli elementi di cui tener conto nel calcolo di tali emissioni al fine di rispettare gli obblighi previsti ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo e destinate a completare la presente direttiva modificandone gli elementi non essenziali, sono adottate conformemente alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

Articolo 7ter
Miscelazione di etanolo nella benzina

Le misure dettagliate relative alla miscelazione di etanolo nella benzina, in particolare la tensione di vapore di cui all'allegato VI nonché le possibili alternative,

destinate a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva ed a completarla, sono adottate conformemente alla procedura prevista all'articolo 11, paragrafo 2."

6. È inserito il seguente articolo 8bis:

"Articolo 8bis
Additivi metallici

La Commissione continua a sviluppare un metodo di prova adeguato con riguardo all'utilizzazione di additivi metallici nei combustibili."

7. Il testo dell'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 9*
Relazione

Entro il 31 dicembre 2012, ed in seguito con scadenza triennale, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo ed al Consiglio, eventualmente accompagnata da una proposta.

Tale relazione riguarda segnatamente i seguenti punti:

(a) l'uso di biocarburanti nell'ambito della presente direttiva nonché l'utilizzazione e l'evoluzione della tecnologia automobilistica, tenendo presente l'obiettivo previsto nel Riesame strategico delle politiche energetiche realizzato dalla Commissione* di utilizzare entro il 2020 una quota del 10% almeno di biocarburanti nei combustibili destinati ai trasporti nonché l'obiettivo di agevolare la "decarbonizzazione" dei combustibili per i trasporti;

(b) la politica comunitaria in materia di emissioni di CO2 prodotte dai veicoli per i trasporti su strada;

(c) i limiti di tensione di vapore per l'etanolo miscelato alla benzina;

(d) i limiti per le emissioni inquinanti dei motori utilizzati nei trasporti sulle vie navigabili interne in base ad un esame delle sostanze inquinanti e dell'impatto del gas ad effetto serra;

(e) l'aumento dell'impiego di detergenti nei combustibili;

(f) l'uso di additivi metallici nei combustibili.

* COM(2007) del 10.1.2007."

8. Il testo dell'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11
Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni di cui all'articolo 8 della stessa."

9. L'articolo 14 è soppresso.

10. L'allegato I è soppresso.

11. L'allegato II è soppresso.

12. L'allegato III è così modificato:

La nota 5 è modificata con l'aggiunta del seguente testo: "Se il combustibile contiene etanolo la tensione massima di vapore nel periodo estivo può superare il limite di 60 kPa del valore indicato nella tabella che figura nell'allegato VI."

13. L'allegato IV è così modificato:

(a) nella casella relativa a "Idrocarburi aromatici policiclici ", il numero nella colonna "Massimo" è sostituito da "8".

(b) Il testo della nota 3 è sostituito dal seguente:

"(3) Fino al 31 dicembre 2008 nel territorio degli Stati membri deve essere commercializzato ed essere disponibile, su una base geografica adeguatamente equilibrata, combustibile diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. A decorrere dal 1° gennaio 2009, tutto il combustibile diesel commercializzato nel territorio degli Stati membri deve avere un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg."

14. È aggiunto l'allegato V quale riportato in allegato alla presente direttiva.

15. È aggiunto l'allegato VI quale riportato in allegato alla presente direttiva.

Articolo 2
Modifiche alla direttiva 1999/32/CE

L'articolo 4 ter della direttiva 1999/32/CE è così modificato:

(a) Al paragrafo 1, la lettera a) è soppressa.

(b) Al paragrafo 2, la lettera b) è soppressa

(c) È inserito il seguente paragrafo 2bis:

"2bis. Quando sono in mare le navi adibite alla navigazione interna in possesso di un certificato che attesti la loro conformità alla convenzione internazionale per la

salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, e successive modifiche, possono usare i combustibili le cui specifiche sono stabilite dalla presente direttiva.

Quando non sono in mare, tali navi usano il combustibile le cui specifiche figurano nella direttiva 98/70/CE."

Articolo 3
Abrogazione

La direttiva 93/12/CEE è abrogata.

Articolo 4
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [31 dicembre 2008]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

   Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 5
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 6
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, […]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

ALLEGATO
"ALLEGATO V

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE PER COMPRESSIONE

Tipo: **benzina ad elevato tenore di biocarburanti**

Parametro (1)	Unità	Limiti (2)	
		Minimo	Massimo
Numero di ottano ricerca		95	—
Indice di ottano motore		85	—
Tensione di vapore, periodo estivo (3)	kPa	—	60,0 (4)
Distillazione:			
— percentuale evaporata a 100 ºC	% v/v	46,0	—
— percentuale evaporata a 150 ºC	% v/v	75,0	—
Analisi degli idrocarburi:			
— olefinici	% v/v	—	18,0
— aromatici	% v/v	—	35,0
— benzene	% v/v	—	1,0
Tenore di ossigeno	% m/m	—	3,7
Ossigenati			
— Metanolo			3
— Etanolo (se necessario con aggiunta di agenti stabilizzanti)	% v/v	5	10
— Alcole isopropilico	% v/v	—	12
— Alcole butilico terziario	% v/v	—	15
— Alcole isobutilico	% v/v	—	15
— Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% v/v	—	22
— Altri ossigenati (5)	% v/v	—	15
Tenore di zolfo	mg/kg	—	10
Tenore di piombo	g/l	—	0,005

(1) I metodi di prova sono quelli specificati nella norma EN 228:1999. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione della norma EN 228:1999 qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono.

(2) I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova"; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri previsti dalla norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

(3) Il periodo estivo inizia al più tardi il 1° maggio e termina al più presto il 30 settembre. Negli Stati membri con condizioni climatiche artiche o inverni rigidi il periodo estivo inizia al più tardi il 1° giugno e termina al più presto il 31 agosto.

(4) Negli Stati membri con condizioni climatiche artiche o inverni rigidi la tensione di vapore non deve superare 70 kPa . Quando il combustibile contiene etanolo, la tensione di vapore massima nel periodo estivo può superare il limite di 60 kPa del valore indicato nella tabella che figura nell'allegato VI.

(5) Altri monoalcoli ed eteri con punto di ebollizione finale non superiore a quanto stabilito nella norma EN 228:1999. "

ALLEGATO VI

DEROGA ALLA TENSIONE DI VAPORE AUTORIZZATA PER LA BENZINA CONTENENTE ETANOLO

Tenore di etanolo (%v/v)	Superamento autorizzato della tensione di vapore prescritta (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Nei casi in cui il tenore di etanolo è compreso tra due valori indicati nella tabella, il superamento autorizzato della tensione di vapore è determinato procedendo ad un'estrapolazione lineare tra il tenore di etanolo immediatamente superiore e quello immediatamente inferiore a detto valore intermedio.